

SOMMAIRE

■ CHAPITRE I

QUARANTE ANNÉES D'HISTOIRE POUR LES AUTORAILS DE DIETRICH

	Pages
La crise aux portes de Reichoffen	7/10
• Prudence mais nécessaire diversification	
• Moins de deux années pour réussir	
<i>Encadré : Vue de Reichshoffen, chronique d'une grande crise</i>	11/18
Le prototype de l'automotrice 210 ch Bogies	19/24
Motorisation	
Châssis et caisse	
Aménagements	
Aération et chauffage	
Freinage	
Éclairage et signalisation	
L'heureuse naissance du prototype	25
Une belle succession	28/35
• Les «210 ch» ou SNCF D 1000	28
• Des «210 ch» en Syrie	33
<i>Encadré : Autour d'une ligne privée</i>	36/43
• Les «320 ch» ou SNCF D 2000	44/61
<i>Les D 2000 à forme «ronde»</i>	
Caisse	
Motorisation	
Bogies	
Freinage	
Chauffage	
Livraison aux réseaux	
Livraisons d'après-guerre à la SNCF et aux CFL	
<i>Les D 2000 à forme «étrave», dites «pointues»</i>	
<i>Encadré : Maurice Roy</i>	58
<i>Encadré : Des prix ...</i>	60
• Les «500 ch» ou SNCF D 4000 à forme «étrave»	62
Motorisation et bogies	
Caisse	
• Les doubles «640 ch» ou SNCF ZZ D1 à 3	63/67
Du bois en remplacement du gasole	68/74
• Bois ou charbon de bois	68
• Les «270 ch» à gazogène ou SNCF D 3000	70
Motorisation et bogies	
Alimentation du moteur	
Aménagements	
Service	

Durant la seconde guerre mondiale	75/76
L'après guerre	77/95
Les D 1000 type 210 ch	
Les D 2000 type 320 ch	
Les D 4000 type 500 ch	
L'autorail DN 11	
Autorails et dérivés pour l'export	96/129
• TUNISIE pour les CFT	96
Les 400 ch à voie métrique	
Des essais à poste fixe	
<i>Encadré : La station d'essais de REICHSHOFFEN</i>	100
• ALGÉRIE : une épopée ou la participation	101
De Dietrich à l'histoire industrielle du pays	
<i>La SNAF, base alsacienne en Algérie</i>	
<i>Pour les lignes à voie métrique</i>	102
Les trains automoteurs de 600 ch	
Les fourgons automoteurs de 420 ch	
Encore pour la voie métrique : des locomotives	
Des remorques allégées	
<i>Pour les lignes à voie normale</i>	110
Les fourgons automoteurs de 1 470 ch	
Les autorails 320 ch	
Les autorails doubles 640 ch	
Les autorails 825 ch	
• GRECE	
Les rames automotrices 640 ch	124
Fournisseur de la SNCF	130
• Les autorails unifiés 300 ch	
• Les motrices bimoteurs et monomoteurs des RGP	
Export : suite	134
• Dérivées des RGP, les rames Maroc	134
Le fournisseur et partenaire de l'OFERFOM	138
Description et caractéristiques générales des autorails de type court	
Motorisation	
Transmission électrique	
Caisse et aménagements	
Bogies	
Divers	
Les autorails de type allongé	
Sans conclusion l'histoire continue	145
Moteurs et transmissions des autorails et dérivés DeDietrich	147
Les diesels deux temps Junkers - CLM	148
Moteurs diesel Saurer pour la ferroviaire	152

■ CHAPITRE II

TAR

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE DE MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER

	Pages
Avant propos	156/160
• La questions des automotrices vue par la Compagnie du Nord	156
<i>Encadré : Les prototypes de Compiègne</i>	157
• Une genèse ralentie par l'administration	157
<i>Encadré : Quand la presse parisienne croyait aux automotrices</i>	158
Et pendant ce temps, outre - Rhin ...	161/169
• Des moteurs Maybach pour le rail	161
• L'automotrice SVT 877 de la DRG	161
• Une descendance européenne	164
Aux Pays Bas	
Au Danemark	
En Belgique	
En France	
Maybach et l'essor des rames automotrices rapides	170/175
• De l'automotrice EVA au «Hambourgeois volant»	172
• Concurrence dans les transmissions	172
• Les avatars d'un succès massif	175
• Enfin le turbo vint...	175
Les TAR 1934	176/189
• Caisse	176

• Voitures motrices	178
• Voitures remorques	178
• Chauffage et ventilation des voitures	178
• Bogies	180

Conception générale	
Bogie générateur	
Bogie moteur	
Modification des bogies	

• Moteurs	181
-----------	-----

<i>Encadré : Autour d'une appellation</i>	184
---	-----

• La transmission électrique	185
L'expérience à l'usage de la transmission Siemens Gebu	

• Freinage	187
• Divers	187
• Mise en service	187

Les TAR 1936	190/223
---------------------	---------

• Caisse	190
• Voitures motrices	190
• Voitures remorques	191
• Chauffage et climatisation des voitures	194
• Bogies	195
• Moteurs	196
• Transmission électrique	196
• Service assuré par les TAR 36	200
Essais et performances	
L'avant-guerre	
Durant la guerre	
L'après-guerre	

TAR sur Paris - Lyon	224/230
-----------------------------	---------

■ CHAPITRE III

ADN

SOCIÉTÉ DES ACIÉRIES DU NORD

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT ET STANDARD

	Pages
ADN et CIMT	
Société nouvelle des Ets Decauville Aîné	
Compagnie française de matériel de chemin de fer	
Société Lorraine des anciens établissements	
De Dietrich	
Société industrielle de Bacalan	
Renault	
Les automotrices de la société des aciéries du nord (ADN)	233/261
Automotrices ADN de première génération	234/242
• 1 - Les prototypes à transmission mécanique du PLM ZZ 85 H 1 et 2	234

Bogies	
Bogie moteur	
Bogie porteur	
Motorisation	
Moteur	
Transmission mécanique	
Freins	
Aménagements	
Chauffage	
Service	

• 2 - Les prototypes du PO ZZB61/2 23831 et 23832	238
• 3 - Les prototypes à transmission électrique du Nord ZZ 17 et ZZ 18	240

Automotrices ADN de deuxième génération	243/255
--	---------

• 4 - Les automotrices ZZy 24501 et 502 du Réseau de l'État	243
• 5 - Les automotrices ZZ H 101 à 112 de la Compagnie du PLM	245

Extrémités de caisse		• Moteurs et auxiliaires	268
Boite de vitesses		• Transmission mécanique	269
Aménagements		<i>La boite de vitesses Winterthur</i>	270
• 6 - Les automotrices ZZPEty 23811 à 814		• Freinage	271
et 23815 à 819 du Réseau du PO-Midi	250	• Aménagements	271
Aménagement		<i>Automotrices à deux moteurs</i>	271
Tamponnement, attelage et couplage		<i>Automotrices à un seul moteur</i>	272
		<i>(ZZPEty 23751 et 752 du PO-Midi)</i>	
<i>Encadré : Licenciés en France des moteurs MAN</i>	254	<i>Automotrice Standard panoramique</i>	273
• Les années de l'après-guerre	256/261	• Les remorques Standard	274
Les automotrices Standard	262/288	• Services assurés de 1936 à 1939	278
• Genèse de l'automotrice standard	262	• L'automotrice Standard type 1938	279
• Descriptif de construction	266	• Les années de guerre et d'après-guerre	281
• Caisse	266	<i>Situation de 1946 à 1951</i>	
• Bogies	268	• Transformations et modifications des Standard	282
Bogies moteurs		Moteurs	
Bogies porteurs		<i>Refroidissement des moteurs</i>	
		<i>Chauffage des compartiments</i>	
		• Au delà de 1952 et jusqu'à la réforme.	286

■ CHAPITRE IV

VOYAGES OFFICIELS PAR AUTORAILS	Pages	ÉPILOGUE	321
Déplacements de hautes personnalités par autorail	290/293	HORS TEXTE COULEURS	323/338
Des autorails dans l'histoire de France	294/297	ERRATA ET COMPLÉMENTS	339/348
• Les autorails pour les déplacements des membres du gouvernement	298	• Les Autorails de France - volume 1 (1re édition)	
• Les autorails de commandement XD 2511 et 2514	303	• Les Autorails de France - volume 2 (1re édition)	
Les voyages officiels par autorail du Général De Gaulle Président de la République	307	LOCALISATION DES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS D'AUTORAILS ET FOURNISSEURS DE MOTEURS 1930-1960 (CARTE)	349
• Organisation générale d'un voyage présidentiel par autorail	309	CHEVAUX - VAPEUR CH (DE 5 EN 5) = 0,736 KILOWATTS kW (RAPPEL)	350
• Quelques voyages parmi d'autres	310	CORRESPONDANCE DES NUMÉROS D'AUTORAILS ET REMORQUES DES RÉSEAUX AVEC CEUX DE LA SNCF : 1939	351/354
En Alsace		CRÉDITS PHOTOGRAPHIES ET DESSINS	354
En Picardie		REMERCIEMENTS	354
<i>Encadré : Dans les coulisses d'un voyage officiel</i>	312	SOURCES DE DOCUMENTATION	356
• Moyens mis en oeuvre pour un voyage officiel par autorail	314	SOMMAIRE	357/359
Trajets et horaires			
Composition du train spécial			
Personnel			
Préparation et dispositions complémentaires			
Le voyage			